The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2 and the Schedule were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

"That the Madras Appropriation Bill, 1964 (L.A. Bill No. 2 of 1964), as passed by the Assembly, be passed."

MR. CHAIRMAN : The question is—

"That the Madras Appropriation Bill, 1964 (L.A. Bill No. 2 of 1964), as passed by the Assembly, be passed."

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(2) THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1964
(L.A. BILL NO. 1 OF 1964).

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Chairman, Sir, I move—

"That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964), as passed by the Assembly, be taken into consideration."

Sir, I have brought forward this Bill as a measure calculated to tide over certain legal difficulties in the promotion of passenger transport.

Sub-section (8) of section 57 of the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), deals with the procedure to be followed in regard to the variation of the conditions of any permit by the inclusion of a new route or routes or a new area or by increasing the number of services covered by a stage carriage
11-00 a.m. permit, above the specified maximum. The Regional Transport Authorities had been allowing extension or variation of existing routes with a view to serving the areas where transport facilities were not available. Such extension or variations were being granted in cases where improvements like the erection of bridges, construction of mortorable roads, etc., have been carried out. Consequent on the undertaking of various development schemes and the growth of industries, the need for connecting such areas is imperative and the sectors forming the variations or extensions of the route will not in many cases justify the opening of a separate route by itself. In such cases while the application for the grant of either extension or variation is pending with the Regional Transport Authorities, having regard to the public interest, the Regional Transport Authorities used to grant temporary permit to run stage carriages on that particular extended or varied route. While delivering judgment in Writ Petition No. 1259 of 1962, the High Court of Madras by a

* Printed as Appendix III on pages 43-44.

24th January 1964] [Sri R. Venkataraman]

majority has held that a route in regard to a stage carriage permit is not one of the conditions attached to it, but is a part of the permit itself and that there is no power in the Regional Transport Authority to vary the route in exercise of his powers of variation regarding the alteration or change of the condition in the permit. In coming to this conclusion, the High Court has examined the provisions of the law as it stood prior to the amendments introduced in the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939), by the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 (Central Act 100 of 1956), and also the provisions as they stand after the said amendments. It has pointed out that before the amendment of the Motor Vehicles Act, 1939, by Central Act 100 of 1956, under section 48 *(d)* (ii-a) of the Act, one of the conditions of the permit which the transport authority was empowered to attach to a stage carriage permit was that the carriage should be used on specified routes or in a specified area and that such a condition could have been varied under section 48-A of the Act. The High Court pointed out that Parliament had made a departure from the provisions of the old Act introducing sub-sections (2) of section 48 which provides that every stage carriage permit should be expressed to be valid only for a specified route or routes or for a specified area. It also observed that it would **not be** proper to assume under sub-section (8) of section 57 that because a provision is made for treating an application to vary the conditions of any permit by including a new route, what is not prescribed as a condition of the permit should be attributed to have that character. Consequent on this decision of the High Court, there has been a sudden stoppage of buses running on temporary permits and the people who got used to transport facilities for some time past have been put to much inconvenience. This has resulted in a stalemate in the growth of transport industry. It has been observed that in actual practice, the existing procedure had been working satisfactorily. Representations have also been received that the legal difficulty should be resolved sooner by appropriate legislative measures. It has therefore been decided to restore the legal position obtaining under the Motor Vehicles Act, 1939, before the passing of Central Act 100 of 1956.

In Writ Petition No. 909 of 1963, the High Court of Madras has held that the curtailment of a portion of the route was in the nature of a variation of the route itself and that it was opposed to the provisions of the Motor Vehicles Act, 1939. This has caused difficulties in regard to grant of shuttle services on the existing routes in respect of certain trips so as to enable the stage carriages to cater to the needs of the public. It is considered necessary to confer specific power on the Regional Transport Authorities to curtail the route in suitable cases.

The Government have therefore decided that a local amendment may be made to the Motor Vehicles Act, 1939, to achieve the objects in view. In pursuance of this, the present Bill is before the House for consideration.

[Sri R. Venkataraman] [24th January 1964

I commend the Bill for the consideration of the House.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

" That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964), as passed by the Assembly, be taken into consideration ".

SRI M. SESHACHARIAR : Mr. Chairman, Sir, I am really glad that the Government have brought in this measure **so soon** after the decision of the High Court. The decision of the High Court has naturally caused a great deal of confusion in our district at least and a number of bus owners have been put to difficulties. The routes were extended in certain cases for the convenience of the public, for instance, to places like Tiruttani. In certain other cases the routes were curtailed and new routes were given and the area being the same there was not much of a difficulty. But now when a decision of this kind has been given, the whole thing has been upset, as the Hon. Minister himself mentioned.

There is one point whichI would like to mention in this regard. There are certain cases in which you curtail and then extent also. I want that ' or ' should be constructed as ' and '. It may so happen that another kind of construction may also be put. In the amendment the expression used is 6 or curtail '. The ' or ' should be constructed as ' and '. That would be proper and better in the circumstances.

There is one point which I would like to mention in this or in regard to curtailment of routes certain orders have been issued by the Government. These are not envisaged under sub-clause 2. It is only in the matter of revision of powers of appeal to the State Transport Authority and the Regional Transport Authorities, all these things have been validated. The orders of the Government should also be validated in a retrospective manner, I think. (Interruption). They are orders issued by the Government themselves. I understand from certain persons that there are direct orders issued by the Government. These also may be thought of while providing for validation of prior orders that have been passed by the transport authority. These are the only matters I wanted to mention in regard to curtailment and extension of area.

As regards termini in the matter of extension, one termini is absolutely necessary, but in the matter of curtailment and variation both termini have to be kept up.

With these words, I support the Bill.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருக்கும் திட்டத்தை நான் என் மனமார வரவேற்கிறேன். எங்கள் திருச்சி ஜில்லாவில், கிராமத்தில் உள்ள ரோடுகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும், மந்திரி பேசிய

24th January 1964] *[திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்]*

மாதிரி, தேவையான இடங்களில் ரோடுகளைப் போடுவதற்கும், உள்ள ரோடுகளை இன்னும் அதிக தூரத்துக்குக் கொண்டு போவதற்கு ஏற்பாடு செய்வதற்கும், இந்தச் சட்டம் உபயோகமாய் இருக்கும் என்று நம்பித்தான், இதை ஆதரிக்க முன் வந்திருக்கிறேன்.

இப்போது இந்தச் சட்டத்தைப் பார்த்து மைசூரும் சட்டம் செய்ய முன் வருகிறது. சமீபத்தில் பட்ஜெட் வருகிறது என்ற காரணத்தைக்கொண்டு, அரசாங்கம் சில காரியங்களைக் கவனிக்க வேண்டும். பஸ் ரூட்டு கொடுப்பதில் பஸ்காரர்களுக்கு இருக்கிற இடைஞ்சலைத் தடுக்க முயற்சி செய்தால் நலமாய் இருக்கும். சமீபத்தில் பஸ்ஸுக்கு வரி போட்டுவிட்டார்கள் 150 ரூபாய். இதைச் சமாளிக்க முடியாமல், அவர்கள் ரூட்களை எல்லாம் **surrender** செய்யவும், நஷ்டம் நிறைய வருகிறது என்று, பல பேர் யோசித்துக்கொண்டு வருகிறதாக எனக்குத் தெரிகிறது. இவைகளுக்கு எல்லாம் இடம் இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். ஒரு தொழிலை கூடியவரை கஷ்டம் இருந்தாலும், சமாளித்து முயற்சித்துப் பார்ப்பார்கள். கடைசி வரையிலும் நஷ்டப்பட்டுக் கொண்டே தொழிலை யாரும் நடத்திக்கொண்டு போக மாட்டார்கள். இது பத்திரிகைத் தொழில்போல் அல்லாது, முதல் போட்டு, சிரமப்பட்டுச் செய்யும் தொழில். எல்லோருக்கும் தேவையாய் இருக்கிறது, ஜனங்களுக்கும் நன்மை. ஆகையால் வரும் பட்ஜெட்டிலாவது முடிந்த வரையிலாவது பஸ்காரர்களுக்கும், லாரிக்காரர்களுக்கும் வரிச் சலுகை கொடுக்க வேண்டும். இதில் ரயில்வேயை நம்புவதால் பிரயோசனம் இல்லை. லாரி ஏற்றுமதியால் நகரத்தில், விலைவாசி ஏற்றத்தைத் தடுக்கவும், வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதில் எவ்வளவு பேருக்கு இன்றைக்கு **diesel** களிலும், **spare parts**-லும், அரசாங்கத்தால் வரிபோட்டுள்ள காரணத்தால், தொழில் நடத்த முடியாத நிலைமை இருக்கிறது என்பதை சீர்தூக்கிப் பார்க்க வேண்டும். இதை அரசாங்கம் கவனித்து, ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு, அவர்களுக்கு ஏதாவது மிச்சம் இருக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படுத்தினால்தான், குறைந்த வருவாய் உள்ள பஸ் தொழிலும், லாரித் தொழிலும் நடக்க முடியும் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று டீஸல் பஸ்களுக்கும், லாரிகளுக்கும், சீமெண்ணெய் விலை அதிகம் உயர்த்தியதன் காரணமாக, விலை குறைவாய் உள்ள மஞ்சள் சீமெண்ணெய் உபயோகிக்கிறார்கள். ரோட்டில் செல்லும் பஸ்களிலும், லாரிகளிலும் புகை எக்கச்சக்கமாக வருகிறது. இதை சுவாசித்தால் மக்களுக்குக் கெடுதி வருமென்று சிலர் சொல்கின்றனர். இப்போது சிகரெட் குடிக்கக்கூடாது, பீடி குடிக்கக் கூடாது, இதனால் தீமை வரும் என்று பிரச்சாரம் செய்கின்றனர். ஆனால் இந்த **gas** புகையால் எவ்வளவு தீமை? இந்த நிலைமையைப் பரிகாரம் செய்வதில் அரசாங்கத்திற்குப் பொறுப்பு இருக்கிறது. இந்த மஞ்சள் எண்ணெய் உபயோகிப்பதால் வரும் புகையால் மக்களுக்குக் கேடு ஏற்படும். அவர்கள் டீஸலை, அல்லது 11-10 a.m.

பெட்ரோலை உபயோகிக்கக் கூடாது என்பது அல்ல. ஏனென்றால், இன்று அதிக விலையில் விற்பதால்தான் குறைந்த விலையில் உள்ள மஞ்சள் எண்ணெயை உபயோகித்து, பஸ்களும் லாரிகளும் சிரமப் படுகின்றன. ஆகவே அரசாங்கம் குறைந்த வருவாய் உள்ள அவர் களுக்கு ஏதாவது சலுகை காட்டி, நிரந்தரமான வசதி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்தத் திருத்தத்தை நான் வரவேற்கிறேன். இன்னும் புதிதாக நல்ல ரோடுகளைப் போட வேண்டும், ஜனங்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை அளித்ததற்கு மன்றத் தலை வருக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஜெயராம செட்டியார்: தலைவர் அவர்களே, பஞ்சா யத்து யூனியன் ஏற்பட்ட பிறகு கிராம பகுதிகளிலே பஸ் போக்கு வரத்து வசதிக்கு ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறார்கள். அதே சமயத் திலே நம் நண்பர் சொல்லிய மாதிரி புதிய ரூட்டுகளிலே போகிற பஸ்கள் அவ்வளவு லாபகரமாக இல்லை. அநேகமாக ஐ **surrender** பண்ண யாரும் தயாராக இல்லை என்று ஒரு நண்பர் சொன்னாலும்கூட பல பேர் பஸ் வாங்கியவர்கள் இப்போது கடன் தொல்லைக்கு ஆளாகியிருக்கிறார்களென்பதை நாங்கள் அறிவோம். உதாரணமாக எங்கள் ஊரிலே இருக்கிற இரண்டு பேர் பஸ்கள் வாங்கினார்கள். இப்போது அந்த பஸ்களை என்னிடமும் சோம சுந்திர ரெட்டியாரிடமும் விற்க பார்க்கிறார்கள். எனக்கு தெரிந்த வரையிலும் பல பேர் **Bus permit**-களை **surrender** பண்ணப் போகிறார்களென்று தெரிந்து இருக்கிறது. **Main route** களும் **long route** -களும் பல இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட **Bus** கள் மிகவும் லாபத்திலே ஓடுகிறது. ஆனால் கிராமத்திலே போகிற பஸ்களின் spare part -கள் அடிக்கடி ஓடிந்து விடுகிறது. அதனால் தேய்மானம் அதிகமாக இருக்கிறது. **Wear and tear** அதிகமாக இருக்கிறது. சாமான்கள் சீக்கிரம் பாழடைந்து விடுகிறது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட பஸ்களுக்கு கொஞ்சம் சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டும். **Taxation** லே சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டும். எப்படியும் இந்த கிராமங்களிலே போகிற பஸ்களை நிறுத்தா மலிருக்க வழிவகைகள் செய்ய வேண்டும். காரைக்குடி பகுதியிலே 5, 6 இடங்களிலே **Bus Route permit** கள் **Surrender** ஆகி இருக்கின்றன. **Surrender** ஆக இல்லை என்ற பிரச்னையே இல்லை. **surrender** பண்ணி இருக்கிறார்கள். எனவே இதிலே பாகுபாடு செய்து காரியம் செய்ய வேண்டும். லாபகரமான **Route** களும் இருக்கின்றன. **Main Route** களிலே ஓடுகிற பஸ்களுக்கு சலுகை அவசியமில்லை. ஆனால் கிராமத்திலே போகிற பஸ்களுக்கு சலுகை கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு வேண்டு மான பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும். எப்போதும் போல கிராமங்களிலே பஸ் போக்குவரத்து வசதி செய்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கனம் மந்திரி அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Chairman, I thank the hon. Members for having welcomed this Bill. This will really help to meet a situation where the demands of the public are

24th January 1964] [Sri R. Venkataraman]

growing and where extensions have become absolutely necessary in view of the development that is taking place. I am, therefore, grateful to hon. Members for the support which they have given to the Bill.

So far as the point raised by Mr. Seshachariar is concerned, I do not think there is any necessity to amend the Bill in the form in which he suggested. Because clause 5, which deals with the validation of some of the proceedings, clearly shows that any judgment or order of any Court, all proceedings taken for the grant of, and all orders passed granting . . ., etc., will be valid. If the Government had given a direction then the direction would naturally go under section 43-A, sub-section (2), to the Regional Transport Authority and it will become a proceeding taken by the Regional Transport Authority. Whether that person will get the permission or not will depend on the circumstances and on the decision of the Regional Transport Authority. So far as the Government are concerned, if they had given a direction that a route should be opened or a variation should be given, then that direction would now be validated and will go before the Regional Transport Authority, who is the initial authority who decides and against whose decisions there are a series of appeals, etc. Even with regard to clause 2, it is our advice that the words 'vary, extend or curtail', will include not only each one of them, but a combination of one or more of them. That is the advice which has been given to us on the basis of the interpretation of the statutes. Therefore, I request the Hon. House to accept this explanation.

So far as the other difficulties which the private operators are now experiencing on account of the various taxes levied both on the motor spare parts and vehicles as well as the diesel and other oils are concerned, the Government are seized of the matter and they propose to hear the representations of the concerned interests on the 28th of this month. After we have heard the representations, we will examine them and certainly we will do all that is necessary to encourage the development of the transport industry and see that this industry develops and flourishes. Somehow, there is a feeling that the Government (or the Congress people) are not well disposed towards this transport industry and that they think that because they are running a number of buses, they want it to be nationalised. I want to disabuse the minds of the people of any such impression. I am a firm believer in co-existence not only in the international field but also in the economic field. I think that the Transport as any other industry should increase, improve and expand, and it does not matter in which sector it grows, so long as we are able to provide more and more facilities and amenities to the people. The Government will certainly encourage the development of the industry in whatever sector it becomes necessary and see that the industry does not suffer.

Sir, I move that the Bill be taken into consideration.

[Sri R. Venkataraman] [24th January 1964

MR. CHAIRMAN : The question is :

'That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964), as passed by the Assembly, be taken into consideration '.

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 5 were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

'That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964), as passed by the Assembly, be passed '.

MR. CHAIRMAN : The question is :

'That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 1 of 1964), as passed by the Assembly, be passed.'

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(3) THE MADRAS (ADDED TERRITORIES) EXTENSION OF LAWS BILL, 1963 (L.A. BILL NO. 29 OF 1963).

* THE :ON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Chairman, I

11-20 a.m. move—

" That the Madras (Added Territories) Extension of Laws Bill, [a] 1963 (L.A. Bill No. 29 of 1963), as passed by the Assembly, be taken into consideration."

Sir, the Bill seeks to secure uniformity in respect of certain laws that are in force in the rest of the State and those that are in force in the territories that are generally known as the " Tiruttani area ". The said area was transferred to this State from the State of Andhra Pradesh under the Andhra Pradesh and Madras (Alteration of Boundaries) Act, 1959 (Central Act 56 of 1959). But, before the formation of the State of Andhra in Octo- of 1953). However, the said laws have been modified either by Madras. Accordingly, all the laws that were in force in the composite State of Madras immediately before the formation of the State of Andhra continue to apply to the Tiruttani area by virtue of section 53 of the Andhra State Act, 1953, (Central Act XXX of 1953). However, the said laws have been modified either by way of repeal or by way of amendment by the Legislature of the State of Andhra or Andhra Pradesh to the extent they were in force in the Tiruttani area and by the Legislature of this State to the extent they were in force in the rest of this State. For instance, the Madras Prohibition Act, 1937 (Madras Act X of 1937) included in the First Schedule to this Bill was amended by the Andhra Pradesh Legislature to the extent of its applicability in the Tirutani area

---

[a] Printed as Appendix IV on pages 44–50.